

комерційних каналів обмежений. Відтак країни, що намагаються скоротити технологічний розрив, мають створювати умови для взаємодії з лідерами через міжнародне інноваційно-технологічне співробітництво і механізми трансферу технологій. Зокрема, Україна має таку можливість оскільки наразі ще володіє досить перспективними технологіями нового технологічного укладу та володіє потенціалом, щоб приймати участь у програмах міжнародної взаємодії, зокрема з ЄС, СНГ, США та Китаєм. Підтвердженням цього є той факт, що ключовий елемент системи адронного коллайдера – спеціальний детектор – був успішно розроблений і створений завдяки відкриттю вченими Інституту монокристалів унікального скінтілятора (PWO), що дозволив реєструвати високоенергетичні частинки і, власне, бозон Хіггса. За 17 років від відкриття, до практичної реалізації проекту сотні українських вчених брали участь у розробці. І сьогодні в команді ядерників, яка нещодавно завдяки адронному коллайдеру відкрила бозон Хіггса, працюють 46 вітчизняних науковців.

Список літератури:

1. Глобальный инновационный индекс – 2013: [Електронний ресурс] // ВОИС. – 2013. – Режим доступу: Женева, 01-07-2013 PR/2013/743 http://www.wipo.int/pressroom/ru/articles/2013/article_0016.html
2. Курнишова Ю. Экономическое НАТО. В мире может возникнуть закрытый клуб развитых стран [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ru/toplist/~2/3/301171>
3. Нехорошева Л.Н., Аль-Мумани-Муханнад Формирование условий, благоприятных для активизации инновационной деятельности [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://iee.org.ua/files/alushta/84-nehorosheva-form_usloviy.pdf
4. Сорокин, А.П. Управление инновациями / А.П. Сорокин – Мн.: Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2005. – 154 с.
5. Существенный рост спроса в сфере прав интеллектуальной собственности в 2012 году [Електронний ресурс] // ВОИС. – 2013. – Режим доступу: http://www.wipo.int/pressroom/ru/articles/2013/article_0006.html
6. Шугуров М.В. Международное право и технологический разрыв: проблемы и решения / М.В. Шугуров // Право и политика. – 2011. – №5(137). – С. 786-805.

АНАЛІЗ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Ревуцька О.Є., к.е.н., ХНЕУ ім. Семе́на Кузне́ця, м. Харків, Україна

При вирішенні проблеми державного регулювання діяльності залізничного транспорту важливе значення має використання зарубіжного досвіду в цій галузі. Як показує аналіз, в економічно розвинених країнах застосовуються різні методи державного регулювання. Загальна ситуація характеризується тим, що в Європі і США залізниці, як правило, втрачають свою частку на транспортному ринку за винятком приміських і високошвидкісних пасажирських перевезень. Фінансова ситуація на європейських залізницях продовжує погіршуватися, інвестицій недостатньо, загальне становище хитке. У Японії розвиток швидкісних пасажирських перевезень сповільнився, але їх обсяг на короткій відстані все ще зростає, а диверсифікація послуг залізниць дає відчутні фінансові результати. У США залізниці

з моменту їх спорудження є приватними, тарифи на їхні послуги регулюються між штатними комісіями. Дороги виконують, вантажні перевезення, оскільки пасажирські, нерентабельні. Займається ними корпорація «Амтрак», отримує дотації від держави. Уряд укрупнює американські залізниці для посилення їх позицій у конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень та управління інфраструктурою, оскільки зв'язок між цими видами діяльності виключно тісний. У Європі реформування залізниць спрямовано на зміну правового статусу залізничних компаній, які раніше були державними і некомерційними, та на створення комерційних фірм для перевезень. При цьому Німеччина, Франція, Іспанія і Голландія зберігають єдність перевезень та інфраструктури, а Швеція і Фінляндія розділили їх. Основні положення документів ЄС (директива 91/440, документ 1893/91) зводяться до того, що оздоровлення економіки залізниць можливо тільки при посиленні їх позицій на транспортному ринку і при створенні таких умов, щоб нерентабельні галузі залізничного господарства, що виконують соціально значимі і зрозумілі всім функції, отримували підтримку зацікавлених сторін, у тому числі держави. Швеція першою в Європі провела реформу залізниць, і ця модель має свої особливості. В основу реформи покладено поділ сфер інфраструктури та експлуатації. Державні залізниці Швеції розділені на компанії: що відповідає за розвиток та утримання інфраструктури і займається власне експлуатацією. Залізниці залишаються державною власністю, працюючи на комерційній основі. Компанія несе відповідальність за: управління інфраструктурою; поточне утримання її об'єктів; реконструкцію і модернізацію мережі за рахунок державних дотацій. Це є вираженням відповідальності держави за стан залізничної інфраструктури. Експлуатаційна компанія формально не приватизована, працює як самостійне підприємство для отримання прибутку. У Німеччині реструктуризація залізниць розпочалася в січні 1994 р., причому їй передувала низка важливих подій. У 1993р. питання ціноутворення були виведені із адміністративного контролю з боку міністерства транспорту за винятком пасажирських тарифів в приміських сполученнях. Формальній приватизації сприяла реорганізація, яка передбачала: поділ транспортних і нормативних функцій з передачею останніх Федеральному бюро залізниць; розподіл транспортних завдань по управлінню; поетапний розподіл інфраструктури від експлуатації. Слід зазначити, що не всі проведені в ході реформи в Німеччині заходи принесли очікувані результати, однак у цілому її можна вважати успішною.

Реформа в Нідерландах була розпочата в січні 1994 р. Перший етап аналогічний німецькій моделі. На залізницях теж розділені функції утримання інфраструктури та експлуатації. Вони перетворені в холдингову компанію і розділені на наступні управління: реконструкції та утримання мережі; управління рухом; сигналізації та зв'язку; два експлуатаційних (пасажирських та вантажних перевезень); станційного господарства; управління майном. Але є факти, що підтверджують прагнення ряду компаній користуватися залізничною мережею для перевезень. Організаційні зміни на Федеральних залізницях Австрії були розпочаті в січні 1994р. Проте реформи тут були не такими глибокими, як у Німеччині чи Нідерландах. Залізниці формально приватизовані і виступають як незалежні від бюджету держави господарські одиниці. Інфраструктура та експлуатація розділені економічно, але не організаційно. Відповідальність за приміські перевезення покладено на федеральні

землі, але без перерахування їм відповідних коштів як це мало місце в Німеччині. У цілому результати перших років після реформи недостатньо вражаючі.

У 1995 р. Державні залізниці Фінляндії перетворені в акціонерне товариство, капітал якого залишається у державній власності (інфраструктура залізниць залишилася у власності міністерства транспорту). Вони розділені на два управління: інфраструктуру, пасажирські і вантажні перевезення. Останні зберігають до 2012 р. монополію на експлуатаційну діяльність, після чого буде можливий вихід на мережу третіх осіб. Реальних результатів, достатніх для оцінки ефективності реформи, ще немає. У 1997 р. у Франції розпочато реформу залізниць, яка в порівнянні з розглянутими моделями є більш обмеженою. Розділені функції утримання інфраструктури (передана у ведення новоствореної державної організації (RFF)) та експлуатації. Національне товариство залізниць Франції (SNCF) займається тільки організаційною стороною перевезень та має платити RFF за користування інфраструктурою. Частина цих коштів повертається до SNCF, яке займається поточним утриманням мережі. Такий порядок, а також часткове погашення боргів SNCF, зменшили значення факту поділу. Особливість французької моделі в тому, що SNCF залишається монополістом, право допуску на мережу третіх сторін не передбачено. У цьому плані французька модель суперечить Директиві ЄС 91/440 та зусиллям Європейської комісії з оздоровлення залізниць. Реформа у Франції в повному обсязі не проведена. Реформа залізниць у Великобританії відрізняється широтою і різнобічністю, складається не тільки у відділенні інфраструктури від експлуатації, але є підготовчим етапом подальшої приватизації. У ході реформи переслідуються економічні цілі, досягнення яких пов'язують з поліпшенням позицій залізниць на транспортному ринку. У квітні 1994 р. сталося повне розділення функцій утримання інфраструктури та експлуатації. Підрозділи, що займалися вантажними перевезеннями, приватизовані і розділені на групи: перевезення масових вантажів маршрутними поїздами, вагонними відправками та в змішаних повідомленнях, прискореними поїздами, дрібних відправок та пошти. Для компаній, що займаються вантажними перевезеннями, введений принцип вільного виходу на ринок транспортних послуг. Питаннями тарифів ці компанії не займаються. У пасажирських перевезеннях вся мережа розділена на 25 секторів (7 напрямків далеких повідомлень, 7 регіональних і 11 ліній колишньої мережі Network Southeast).

У результаті реформи на залізницях утворилася нова, досить складна структура, що характеризується громіздкими внутрішніми взаєморозрахунками. Передбачається, що ця ситуація буде існувати лише на перехідному етапі. У той же час вкрай повільно йде процес пристосування до умов нового ринку, оскільки ще не розроблений механізм його регулювання. Все це призвело до того, що очікувалися поліпшення реалізуються не настільки швидко, як планувалося, але проте вже можна говорити і про деякі досягнення. За рахунок підвищення рівня комфорту збільшився обсяг пасажирських перевезень, на 30 % підвищено точність дотримання графіка руху поїздів. Таким чином, зарубіжний досвід не підтверджує безумовну перевагу поділу залізниць на різні компанії за видами діяльності, відсутня і загальновизнана модель управління. Кожна держава знаходить своє рішення в залежності від технічного та економічного розвитку залізниць, а також національних традицій. Все це однозначно свідчить про те, що специфіка України і важливе місце, яке займають залізниці в транспортній інфраструктурі держави, вимагають індивідуального підходу до вирішення даної проблеми. Проведені в різних країнах реформи залізниць відрізняються один від одного і мають свої слабкі і сильні сторони. Рішення, яке

могло б бути застосоване в будь-якій країні, найімовірніше не буде знайдено, однак загальним для всіх країн є те, що повернення до старої моделі не можливе. Майбутнє залізниць повинно будуватися тільки в рамках конкурентної боротьби на світовому транспортному ринку. Саме на цих позиціях і має будуватися система управління залізничним транспортом в Україні, тобто на принципах державного регулювання.

ІННОВАЦІЇ ЯК ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТУРИСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Савіцька О.П., к.е.н., доцент кафедри менеджменту і міжнародного підприємництва, Національний університет «Львівська політехніка»,
Савіцька Н.В., к.е.н., старший викладач кафедри міжнародної економіки та інвестиційної діяльності, Львівський інститут економіки і туризму,
м. Львів, Україна*

Стратегічною метою розвитку туризму в Україні є створення високоефективного та конкурентоспроможного туристичного продукту, що зможе гідно представити себе на світовому ринку [1]. Україна, відповідно до результатів дослідження світового економічного форуму у 2011 році за рівнем конкурентоспроможності займала 85 місце із 139 країн світу, а в 2013 році піднялася на 76 місце в рейтингу [2]. Одним із головних напрямів підвищення конкурентоспроможності туристичних підприємств є впровадження інноваційних технологій. Інноваційні зміни в туристичному бізнесі відбуваються під впливом трансформаційних процесів у світовій економіці. У таких умовах одним із першочергових завдань вітчизняних туроператорів і турагенцій є впровадження туристичних технологій, які характеризуватимуться інноваційністю та призведуть до розроблення конкурентоспроможних турпродуктів. Адже, як свідчить досвід економічно розвинутих країн та провідних туристичних організацій, саме інновації та інноваційна діяльність є тим каталізатором, який сприятиме виходу підприємств із кризи, а також дасть змогу покращити їх конкурентні позиції на вітчизняних та закордонних туристичних ринках. Інновація – це кінцевий результат новаторської діяльності, втілений у вигляді нового або удосконаленого туристичного продукту і впроваджений у обіг. Нововведення тільки тоді можна вважати інновацією, коли воно прийняте даним споживачем і несе в собі ознаки новизни.

Загальними напрямками інноваційної діяльності туристичної організації є такі [3]: 1) використання нової техніки і технологій в наданні туристичних послуг, що настає, наприклад, в успішному впровадженні комп'ютерної техніки та спеціалізованих комп'ютерних технологій у сферах сервісу і туризму, оснащенні сучасних готелів і ресторанів автоматизованими системами обслуговування; створенні літальних апаратів для екскурсів в малоосвоєні і малодоступні райони, що практикується у світовій практиці;

2) використання нових туристичних ресурсів, що має відношення до природно-кліматичних, історичних, соціально-культурних об'єктів, що сприяє поширенню географії туристських маршрутів з традиційними послугами та освоєнні нових туристичних районів з розвитком транспортної системи та нових інформаційних технологій. Поширеним попитом починає користуватись організація релігійних і